

башкарыла.

“Аят эл-Көрси” аяте – Коръәннең иң олы аяте. Аяттә күп тапкыр кабатланган көрси сүзе аят исеменә чыгарылган. Бу исем Аллаһның бөөклеген һәм кодрәтен сурәтли. Пәйгамбәребез Мөхәммәднәң с.г.в. хәзрәтләре болай ди: “Әгәр берәү иртәгесен “Аят эл-Көрси”не укыса, кичкә кадәр Аллаһы Тәгалә бу кешене жен таифәсеннән, ягъни барлык шайтаннардан саклар. Ә инде кичен “Аят эл-Көрси” аятен укып ятса, иртәгә кадәр жен таифәсеннән ерак торыр” [7].

Колхуалла (Ихлас сүрәсе) – Коръәннең 112 сүрәсе. Аллаһ бердәнберлеген, ана тинчәр булмавын раслаучы сүрә.

Фәләкъ сүрәсе – Аллаһ барлыкларның зарарыннан; вә әйләнә-тирәдәге карангылыкның зарарыннан; вә сихер жәтмәләре коручыларның мәкереннән; вә көнчелек кылганда көнчеләрнең явызлыгыннан саклучы, сыендыручы.

Нәс сүрәсе – шөбһә салучының зарарыннан, бөтен инсаннарның илаһына сыенам. Ул зат женнәрдән һәм адәмнәрдән дә булып, инсаннарның күнеленә вәсвәсә салыр.

Теркәлгән материаллардан күренгәнчә, бу аят-догалар терлекләргә күз тиюдән саклап та һәм хайваннар исәнлегенә дә кылына. Информантлар бу догаларны иң көчле догалар дип исәплиләр һәм бу догалар терлекләргә һәркемнең, һәрнәрсәнен зарарыннан, мәкереннән, көнчелегенгән коткаручы догалар дип санылар. Карап үткәнбезчә, совет чорында атеистик тәгълимәт өстенлек итүгә карамастан, халкыбыз ислам диненә таянган, ышанган, аның кануннарын үтәгән һәм киләчәк буыннарда тапшырып калдыра алган.

Әдәбият

1. Gulnaz A.Talipova, Fleur F.Gilemshin, Fanzilya H. Zavgarova and Alsou D.Battalova. Motives of Islamic Culture in Tatar Folk Tales// The Social Sciences. – 2015. – Volume: 10.Issue Page No.: 2081-2084. <http://www.medwell-journals.com/abstract/?doi=ssscience.2015.2081.2084>
2. Жәүһәрова Ф.Х. Халык традицияләрендә ислам дине чагылышын өйрәнү өчен сораулык/ Татарская фольклористика. Исследования молодых. Выпуск 6. – Казань: Ихлас, 2015. – 175 с.
3. Коръән аятләренең татарча мәгънәләре. Бишенче басма. Төрле галимнәрнең тәржемәләре һәм шәрехләреннән файдаланып матбугатка әзерләүче Мөхлисүлла угълы Рабит Батулла. – Казан: “Жыен” нәшр., 2012. – 791 б.
4. Мухаметшин Р.М. История ислама: учеб.пос. – Наб. Челны: “Духовно-деловой центр “Ислам Нуры”, 2012. – 104 с.
5. Татар энциклопедиясе: 6 томда / Баш мөхәррир М.Х.Хәсәнов, җаваплы мөхәррир Г.С.Сабиржанов. – Казан: “ТР ФАнның Татар энциклопедиясе институты” дәүләт учреждениесе, 2008. – 1 т.: А–В. – 720 бит, илл., карталар.
6. Татар теленәң аңлатмалы сүзлеге. – Казан: “Матбугат йорты” нәшрияты, 2005. – 848 б.
7. <http://matbugat.ru/news/?id=12110>
8. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%B4%D0%B0%D0%BA%D0%B0>

Белов Евгений Валерианович,

старший преподаватель кафедры всеобщей и отечественной истории,

Елабужский институт К(П)ФУ,

г. Елабуга, Татарстан, Россия

e-mail: evbelov@kpfu.ru

УДК 297

МАРШРУТЫ РОССИЙСКИХ МУСУЛЬМАН-ПАЛОМНИКОВ В ЗАПАДНУЮ АЗИЮ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

ROUTES OF RUSSIAN MUSLIM PILGRIMS TO THE WESTERN ASIA IN THE LATE XIX - EARLY XX CENTURIES

Аннотация. Статья посвящена вопросам организации паломнических путешествий российских мусульман в Мекку и Медину. Отдельное внимание в статье уделяется маршрутам путешествий, а также способам передвижения как внутри Российской империи, так и за её пределами – в Центральной, Южной и Западной Азии.

Ключевые слова: паломнические путешествия, российские мусульмане, Российская Империя,

Османская Империя, Хиджаз, конец XIX – начало XX веков.

Abstract. The article consecrates to the issues of pilgrimages of Russian Muslims to Mecca and Medina. Special attention is given to routes and ways of travel within the Russian Empire, as well as abroad – in Central, South and West Asia.

Keywords: pilgrimages, Russian Muslims, Russian Empire, Ottoman Empire, Hijaz, the end of XIX – early XX centuries.

На рубеже XIX и XX столетий, по статистическим данным, ежегодно из России в Мекку и Медину, арабийские города зарождения ислама, совершали паломничество от восьми до двенадцати тысяч русских мусульман. Российские мусульмане добирались до священных мест Хиджаза несколькими маршрутами, сообразно их местам проживания.

Путь кавказских паломников мог проходить по областям Южного Кавказа и северным провинциям Персии. В рассматриваемый период на Кавказе существовал определённый спрос на услуги проводников («чаушей»), которые за плату проводили паломнические караваны в Персию. Чауши, пользовавшиеся в обществе известным уважением, ежегодно разъезжали по окрестностям, приглашая население к хаджу. Каждый чауш водил группу численностью не более сорока человек; для путешествия по горным дорогам преимущественно использовались лошади [3, с. 3].

Любопытно, что многие паломники при этом могли не иметь никаких паспортов; особенно удобно это было, когда российское правительство отказывало паломникам в выдаче паспортов, если в Хиджазе случались вспышки холеры [4, с. 34].

Переход групп через российско-персидскую границу происходил без проверок. В Персии богомольцы направлялись различными путями в Керманшах (город на западе Персии по пути в Аравию и другие турецкие владения) или Кум – крупнейший персидский порт на берегу Каспийского моря.

Из Керманшаха все паломники направлялись в пограничный Ханекин, а затем в Багдад, Кербелу, Неджеф или другие места. Если во время пути по Персии кавказские паломники, будучи преимущественно шиитами, не подвергались особым притеснениям, то уже на границе Турции, где начинались владения суннитов, дело сразу менялось. Как отмечает А.М. Левин: «...турецкие чиновники взыскивают с них (с паломников или как иначе их называли – «зувваров» – прим. автора) разные установленные сборы (за право носить оружие, которое здесь необходимо, на содержание мостов и т.д.) – втрое и вчетверо против того, что следует, и при этом обязательно турецкой монетой, которой у зувваров нет; при этом менялы, состоящие в доле с турецкими чиновниками, жестоко обчитывают паломников на курсе» [3, с. 3-4].

Мусульмане центрально-азиатских окраин Российской империи добирались до Хиджаза другими путями – через Самаркандскую область и Бухарский эмират в Афганистан и дальше в Индию, а оттуда путешествовали морем до арабийских портов Джидды и Янбу-эль-Бахра. Путь через Афганистан обходился гораздо дешевле. Этот путь также был удобен из-за возможности перехода афганской границы через Бухарский эмират без паспорта. Неудобство же этого маршрута заключалась в его утомительности – расстояние в полторы тысячи верст из центрально-азиатских владений России до индийского Пешавара нужно было преодолевать верхом на выючном животном. Далее до Бомбея путешествовали поездом и оттуда морем добирались до Хиджаза.

Другой маршрут российских паломников проходил морским путём из черноморских портов Одесса, Севастополь и Батуми до Стамбула, а оттуда через Суэц в упомянутые выше хиджазские порты Джидду или Янбу-эль-Бахр. По морю из Одессы или Севастополя до Константинополя можно было добраться пароходом, при благоприятных погодных условиях, менее чем за двое суток. Путь из Батуми был много длиннее – от семи дней при хорошей погоде и до двенадцати при плохой.

Российские путешественники добирались до Одессы несколькими путями. Богомольцы из Закаспийской области добирались поездом до Красноводска, оттуда до Баку на пароходе по Каспийскому морю, затем вновь на поезде до Одессы через Ростов-на-Дону. С развитием среднеазиатской железной дороги и открытием движения из Ташкента у путешественников появились новые возможности. Путешественники из Сибири, Урала и Поволжья сначала добирались до Тулы, а затем пересаживались на поезд, идущий до Одессы [3, с. 5-6].

В Одессе, в османском консульстве, путешественники брали туристическую визу с обязательным указанием маршрута и конечного места путешествия. Если по недоразумению путешественник брал визу только до Константинополя, то там его ждали неудобства, сопряжённые с дополнительными денежными и временными затратами и хлопотами: хождением в русское посольство, переводом паспорта с русского языка на турецкий и т.д.

Черноморские маршруты, в силу своей относительной безопасности, были наиболее популярным как среди мусульман, так и православных паломников из Сибири, Кавказа и европейской части России, также желавших приобщиться к древним христианским ближневосточным святыням.

В Константинополь также можно было попасть другим путём – поездом из Москвы или Санкт-

Петербурга через Вену, Варшаву, Будапешт, Белград и Софию. Этот маршрут длился около шести дней и обходился путешественнику дорого (только билет стоил около ста рублей), но был более популярен среди тех, кто не мог вынести морских путешествий.

Константинополь являлся важным промежуточным звеном, как для российских православных паломников на пути в Палестину, так и для мусульман на пути в Хиджаз. В Стамбуле путники, уставшие от утомительной дороги и испытаний, могли передохнуть перед продолжением путешествия, а также пополнить снаряжение и запастись продовольствием.

До 1908 года наиболее удобным маршрутом из Константинополя в направлении Мекки и Медины был путь через порт Суэца, откуда пароходами добирались до Джидды или Ямбу-эль-Бахр. До Суэца можно было добраться двумя путями – пароходом из Стамбула или поездом через Египет. В последнем случае странник мог купить билет в Одессе, сколько угодно времени пробыть в Стамбуле и сесть на подходящий пароход, следующий до Александрии. При благополучной погоде через пять суток паломники были в Египте. Далее путешественник добирался до Суэца поездом через Каир.

После 1908 года, когда была открыта Хиджазская (Медино-Бейрутская) железная дорога, в Медину появился новый удобный путь – через Бейрут, куда из Стамбула можно было добраться пароходом за трое суток [2, с. 292].

В Суэце путешественники стремились попасть на специальные, так называемые султанские пароходы с бесплатными местами для малоимущих паломников. Путь из Суэца до Джидды занимал не более двенадцати дней.

Прибывшим в порт Ямбу-эль-Бахр паломникам до Мекки предстоял долгий двенадцатидневный путь либо пешком, либо на верблюдах через Медину. Для тех же, кто прибывал в Джидду, путешествие в Мекку уже не оставалось таким долгим и составляло около двух суток на верблюде или осле. Однако оба эти маршрута были опасны из-за бедуинов и их разбойных нападений на караваны.

Следует отметить, что ещё задолго до развития железнодорожного и водного транспорта на паровой тяге, через территорию Османской империи в Мекку проходило несколько караванных путей, к которым мог присоединиться совершавший хадж мусульманин. Сирийский караван проходил вдоль побережий Средиземного и Красного морей из Дамаска через Бейрут и Медину. Каирский караван шёл в Мекку от Каира через северное побережье Акабского залива и затем по побережью Красного моря. Багдадский караван шёл из Багдада, тогда как негджедский караван проходил в Мекку от Персидского залива через Рияд.

Наконец, очевидно, что развитие транспортной инфраструктуры в Российской империи и османских владениях приводило к удешевлению и удобству путешествий, увеличению их безопасности и, как следствие, увеличению числа паломников и развитию хаджа.

Литература

1. Белов Е.В. Организация образовательных экскурсий в Российской империи в конце XIX – начале XX века. // Сборник научных трудов SWorld. Материалы международной научно-практической конференции «Современные направления теоретических и прикладных исследований '2013». – Выпуск 2. Том 1. – Одесса: Купrienko, 2013.
2. Всеобщий иллюстрированный путеводитель. Под ред. Н.Н. Лендера (Путника). СПб, 1911.
3. Левин А.М. Паломничество русских мусульман с санитарной точки зрения. – СПб, 1898.
4. Сибгатуллина А.Т. Контакты тюрок-мусульман Российской и Османской империй на рубеже XIX-XX вв. – М.: Институт востоковедения РАН, 2010. – 264 с.